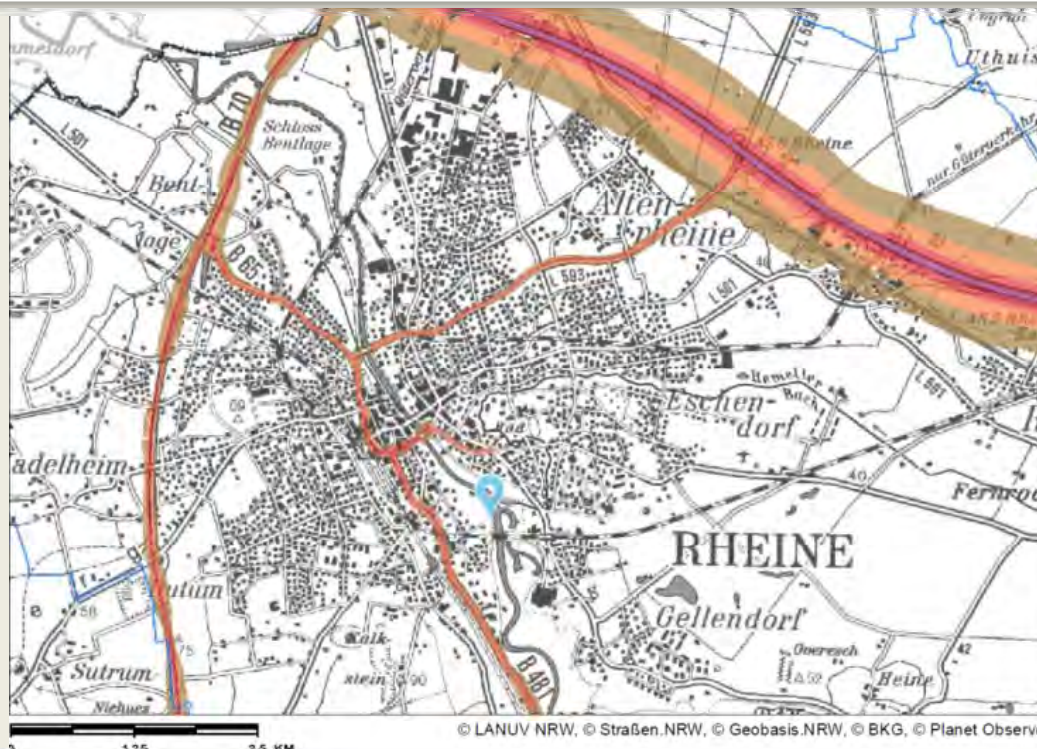


Lärmaktionsplan Stadt Rheine – Stufe II



Ergebnisbericht (Entwurf) – Juni 2013

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str.4a • 49134 Wallenhorst
Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88

Dipl.-Ing. Manfred Ramm

Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“.



**✗ Straßen mit
DTV < 3 Mio. Kfz/Jahr**

Rechtsfolgen:

- a) Es besteht aus den Ergebnissen der Lärmkartierung heraus - auch bei Betroffenheit - kein Rechtsanspruch auf Lärmminderungsmaßnahmen.
- b) Dritte (z. B. Straßenbaulastträger, Bundesbahn) können aufgrund von Festlegungen im Lärmaktionsplan nicht zur Durchführung von Lärmminderungsmaßnahmen verpflichtet werden.
- c) Aus den Festlegungen des Lärmaktionsplanes resultiert eine Selbstbindung für die Kommune und ggf. beteiligte Behörden.

Grenzwerte:

Aktuelle Auslöseschwellen in NRW

$$L_{\text{DEN}} = 70 \text{ dB(A)}$$

$$L_{\text{NIGHT}} = 60 \text{ dB(A)}$$

Schiene

Haupteisenbahnstrecken

Die Einbindung in das Eisenbahnnetz erfolgt über die Bahnhöfe Rheine und Rheine-Mesum an die Schienenstrecken Emden-Süd – Rheine – Münster (Streckennummer 2931) und über den Bahnhof Rheine an die Schienenstrecke Rheine - Löhne (Streckennummer 2992).

Dabei ist durch die Überlagerung von Verkehren der Streckenabschnitt Rheine - Emden-Süd (Streckennummer 2931) mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr belastet, während der südliche Teil der Strecke (Rheine – Münster) und die Streckennummer 2992 (Rheine – Löhne) mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr belastet wird.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse des Eisenbahnlärms auf den Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt (Projekt Lärmkartierung – GA 8221, Vorgebirgsstr. 49, 53110 Bonn; Tel. 0228/98260, Fax 0228/98269822, Homepage: www.eisenbahn-bundesamt.de).

Gemäß § 47c BImSchG erfolgte zwischenzeitlich eine Auswertung auf Basis des Fahrplans 2011 der DB Netz AG. Die weiteren Arbeiten der zweiten Stufe dauern noch an und sollen frühestens Ende des Jahres 2013 vorliegen.

In der Änderung des BImSchG vom 03. Mai 2013 wird die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken ab den 01. Januar 2015 auf das Eisenbahnbundesamt übertragen.

Damit ist ab diesem Zeitpunkt die Stadt Rheine nur noch für den Straßenlärm zuständig.

Straße

Die L 501 – Osnabrücker Straße (DTV von 9.440 – 13.138 Kfz/24h) wurde aufgrund eines technischen Übertragungsfehlers nicht in die Berechnungen einbezogen. Nachberechnungen werden seitens des LANUV nicht durchgeführt.

Bei dieser Straße ist ohnehin zu berücksichtigen, dass hier in der Vergangenheit bereits eine Änderung des Querschnittes mit Abrücken des fließenden Verkehrs von den Häuserfronten stattgefunden hat. Ferner wurden passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Ein Potential zur Reduzierung der Lärmbelastungen ist daher praktisch nicht gegeben.

Die Stadt Rheine hat als zuständige Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans darauf verzichtet, auch die Kreisstraßen und weitere Straßen mit einem DTV >8.200 Kfz in die Betrachtungen einzubeziehen; einerseits, weil dies in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen ist, andererseits, weil ohnehin eine gleichzeitige Bearbeitung aller eventuellen Lärmprobleme nicht leistbar ist.

Da die Lärmaktionspläne spätestens alle 5 Jahre fortgeschrieben werden müssen, besteht die Möglichkeit, in der nächsten Fortschreibung weitere Straßen einzubeziehen.

Zu den Straßen, die nicht zu den Bundes- oder Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) zählen und deshalb nicht kartiert wurden, aber eine Belastung von mehr als 8.200 Kfz/24h aufweisen, gehören:

- K 57 – Neuenkirchener Straße (DTV = 15.085 Kfz/24h)
- Hansaring (DTV = 14.500 Kfz/24h)
- Lingener Damm (DTV = 15.300 Kfz/24h)

Tabellarische Abgaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1115	722	459	37	0

= 1,5 %

= 0,6 %

= 0,05 %

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	825	532	112	0	0

= 0,15 %

Einwohnerzahl:
rd. 76.500

Auslösewerte gem. RdErl. des MUNLV:

$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

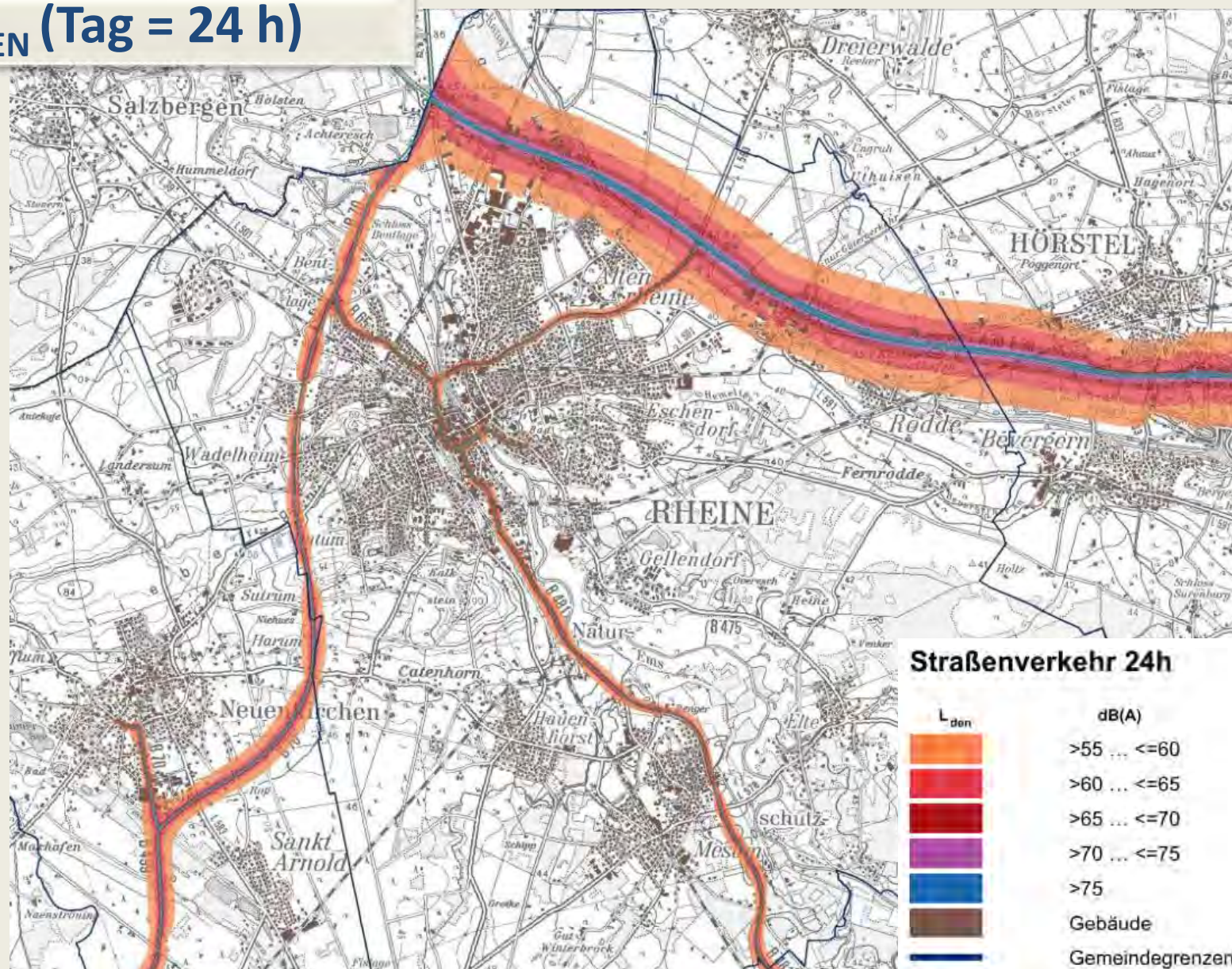
L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	17.421564	4.790198	0.756552
	= 12 %	= 3,3 %	= 0,5 %

Gesamtfläche:
rd. 145 km²

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	865	234	0
N Schulgebäude	1	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

L_{DEN} (Tag = 24 h)



L_{Night} (Nacht = 8 h)

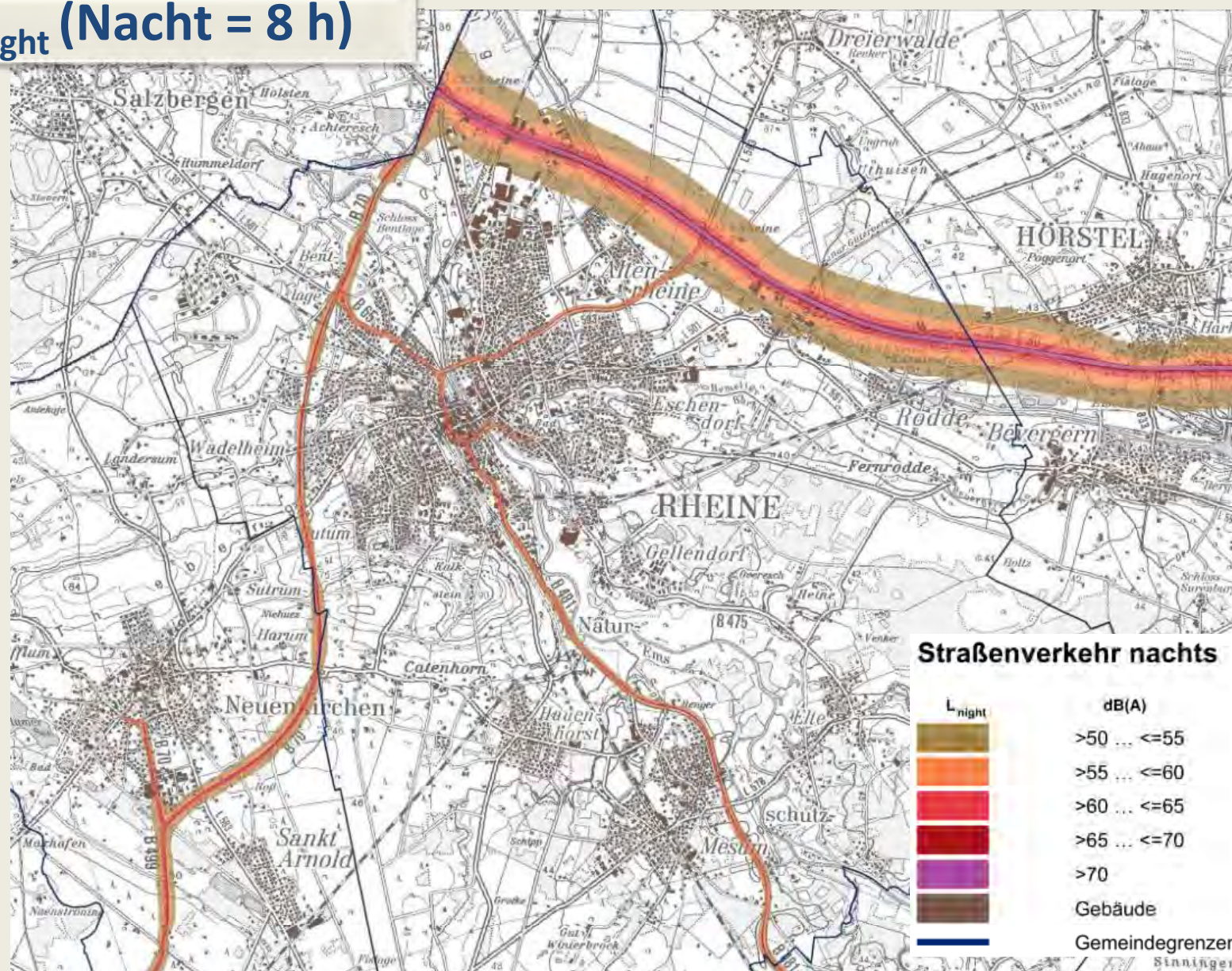


Tabelle 3: Betroffene EW / 100m bei unterschiedlichen Auslösewerten (L_{NIGHT})

Straße/Abschnitt	Länge [km]	Auslösewert $L_{NIGHT} > 60 \text{ dB(A)}$		Auslösewert $L_{NIGHT} > 55 \text{ dB(A)}$		Priori- tät
		EW	Dichte	EW	Dichte	
A 30	8,900	20	0,22	79	0,89	13
B 65 (B 70 – L 593)	1,850	140	7,57	451	24,38	4
B 65 (L 593 – K 57)	0,550	15	2,73	53	9,64	8
B 65 (K 57 – B 481)	0,600	35	5,83	24	4,00	9
B 65 (B 481 – B 475)	0,490	18	3,67	86	17,55	6
B 475 (B 65 – K 80)	0,720	70	9,72	292	40,56	3
B 70	8,240	0	-	4	0,05	17
B 481 (B 65 – K 69)	0,670	10	1,49	71	10,60	10
B 481 (K 69 - Staelskottenweg)	0,550	0	-	25	4,55	11
B 481 (südlich Staelskottenweg)	0,200	10	5,00	31	15,50	7
B 481 (Rest)	6,100	0	-	21	0,34	16
L 593 (B 65 – Ludgeristr.)	0,710	5	0,70	202	28,45	5
L 593 (Ludgeristr. – Overbergstr.)	0,580	89	15,34	222	38,28	2
L 593 (Overbergstr. – F.-Ebert-Ring)	0,200	54	27,00	132	66,00	1
L 593 (F.-Ebert-Ring – Sandkampstr.)	0,750	0	-	15	2,00	12
L 593 (Sandkampstr - Canisiusstr.)	0,720	0	-	3	0,42	15
L 593 (östl. Canisiusstr. – A 30)	2,030	0	-	18	0,89	14
Summe		466		1.729		

Erläuterung:

EW = Anzahl betroffene Einwohner im Abschnitt

Dichte = Betroffene Einwohner pro 100 m

Die potentiellen Handlungsschwerpunkte lassen sich aus der vorstehenden Tabelle ableiten.

Hoher Handlungsbedarf besteht an:

1. L 593 zwischen B 65 (Salzbergener Str.) und Friedrich-Ebert-Ring
2. B 475 zwischen B 65 und K 80
3. B 65 auf ganzer Länge

Nachrangiger Handlungsbedarf besteht an:

4. B 481 auf ganzer Länge
5. L 593 zwischen Friedrich-Ebert-Ring und A 30

Kein Handlungsbedarf besteht an:

6. A 30
7. B 70

Maßnahmenbeispiele

1. aktiver bzw. baulicher Lärmschutz

1.1 Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle



- + guter Schutz insbesondere der ebenerdigen Außenwohnbereiche
- im innerstädtischen Bereich technisch nicht / schwer realisierbar
- kaum Schutz der oberen Stockwerke möglich
- kostenintensiv
- mittel- bis langfristige Realisierung

1.2 lärmarme bzw. lärmoptimierte Fahrbahnbeläge



- + guter Schutz über alle Höhenbereiche
- + auch im innerstädtischen Bereich technisch realisierbar
- event. kostenintensiv, Dauerhaftigkeit nicht abschließend gesichert
- mittel- bis langfristige Realisierung

1.3 Straßenraum- umgestaltung (Abrücken des Verkehrs)



- + Schutzwirkung über alle Höhenbereiche
- + Synergieeffekt Verkehrssicherheit und Klimaschutz (durch Bau von Radverkehrsanlagen; Förderung lärmarmen Verkehrsmittel)
- i. a. nur geringe Lärmentlastung
- kostenintensiv (aber: Synergieeffekt bei Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigen)
- mittel- bis langfristige Realisierung

Maßnahmenbeispiele

2. Verkehrsregeln

2.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen



- + guter Schutz über alle Höhenbereiche
- + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar
- + Kosten minimal
- + kurzfristig umsetzbar
- rechtliche Begründung event. fraglich
- Kontrolle problematisch

2.2 Lkw-Beschränkungen / Lkw-Lenkungen



- + guter Schutz über alle Höhenbereiche
- + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar
- + Kosten minimal
- + kurzfristig umsetzbar
- rechtliche Begründung event. fraglich
- Kontrolle problematisch

Maßnahmenbeispiele

3. passiver Lärmschutz

3.1 Schallschutzfenster /
Dämmung von Fassaden

- + guter Schutz über alle Höhenbereiche
- + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar
- + Synergieeffekt bezgl. Klimaschutz (Energieeinsparung)
- im allgemeinen Eigenbeteiligung der Eigentümer erforderlich
- Abgrenzung des Kreises der Berechtigten problematisch
- nur ein kleiner Teil der Betroffenen profitiert
- kein Schutz von Außenwohnbereichen (nur in Sonderfällen = Verglasung Balkone / Loggien)

L 593 zwischen B 65 und Friedrich-Ebert-Ring

An der Straße (Straßenraum und Deckschicht) sind keine aktuellen Optimierungsmöglichkeiten mehr vorhanden.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB, siehe Kapitel 10.1).

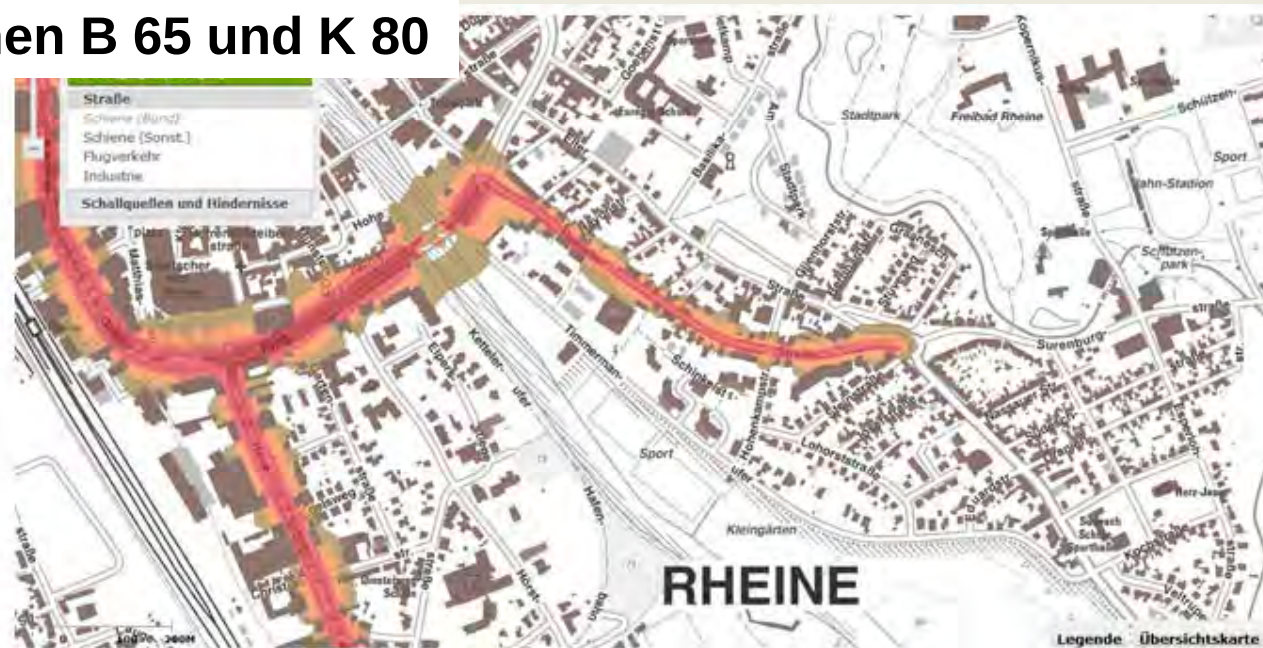
Kurzfristig sollte geprüft werden, ob für diesen Abschnitt eine geförderte **Lärmsanierung mit passivem Lärmschutz** für die Wohngebäude möglich ist.

Ferner sollte geprüft werden, ob für den kurzen Abschnitt zwischen **Ludgeristraße und Friedrich-Ebert-Ring** eine **Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht auf 30 km/h** angeordnet werden kann. Bei dieser kurzen Abschnittslänge und der Beschränkung auf den Nachtzeitraum sind keine unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu befürchten, so dass hier von der grundsätzlichen Ablehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen abgewichen werden kann.

Straßenbaulastträger der L 593 ist innerorts (und damit für den hier insbesondere betroffenen Straßenabschnitt) die Stadt Rheine. Jenseits der OD-Grenze ist das Land NRW zuständig, sh. Kap. 10.1.5.



B 475 zwischen B 65 und K 80



An der Straße (Straßenraum und Deckschicht) sind keine aktuellen Optimierungsmöglichkeiten mehr vorhanden.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB, siehe Kapitel 10.1).

Kurzfristig sollte geprüft werden, ob für diesen Abschnitt eine geförderte **Lärmsanierung mit passivem Lärmschutz** für die Wohngebäude möglich ist.

Straßenbaulastträger der B 475 ist innerorts wie außerorts der Bund.

B 65 – Abschnitt B 70 - Randelbachweg

Für den Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Randelbachweg kann ein formloser Antrag beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) gestellt werden. Daraufhin wird von Straßen.NRW geprüft, ob im Rahmen einer geförderten Lärmsanierung aktiver Lärmschutz als Lärmschutzwand zwischen Straße und Bebauung umgesetzt werden kann. In diesem Abschnitt sind keine Grundstückszufahrten zur B 65 vorhanden, ein Teil der Eigentümer hat hier anscheinend schon in Eigenregie schallabschirmende Einfriedigungen erstellt, so dass hier die ansonsten in innerstädtischen Bereichen bestehenden Probleme bei der Realisierung aktiven Lärmschutzes nicht gegeben sein sollten.

Zudem sind hier die Außenwohnbereiche zur Straße orientiert, so dass aktiver Lärmschutz eine besonders hohe Effektivität haben sollte.

B 65 – Abschnitt Randelbachweg – L 593



Im weiteren Verlauf vom Randelbachweg bis zur L 593 scheidet aktiver Lärmschutz aus, da hier nahezu alle Grundstücke zur B 65 erschlossen sind.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB, siehe Kapitel 10.1).

Kurzfristig sollte geprüft werden, ob für diesen Abschnitt eine **Lärmsanierung mit passivem Lärmschutz** für die Wohngebäude möglich ist.

B 65 – Abschnitt L 593 – B 475

Dieser Abschnitt weist schon geringere Betroffenheiten auf als der vorhergehende. Zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Neuenkirchener Str. (K 57) sind im Zuge des vierstreifigen Ausbaus passive Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis der Lärmvorsorge durchgeführt worden. Das betrifft auch das Schulgebäude. Im weiteren Verlauf sinkt die Anzahl und Dichte der Betroffenen weiter ab. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die in der Statistik enthaltenen Wohngebäude an der Straße Hohe Lucht mittlerweile abgebrochen wurden.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB).

Kurzfristig sollte geprüft werden, ob für diesen Abschnitt eine geförderte **Lärmsanierung mit passivem Lärmschutz** für die Wohngebäude möglich ist.

Straßenbaulastträger der B 65 ist innerorts wie außerorts der Bund.



B 481

Innerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) von der B 65 bis rd. 200 m südlich des Staelskottenweges liegt eine mittlere Betroffenheitsdichte vor.

Für diesen Bereich sind allerdings im Zuge des Ausbaus der B 481 passive Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis der Lärmvorsorge durchgeführt worden.

Im weiteren Verlauf außerhalb der Ortsdurchfahrt liegen nur vereinzelte Betroffenheiten mit geringen Beurteilungspegeln vor.

Aktueller Handlungsbedarf besteht nicht.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB, siehe Kapitel 10.1).

Straßenbaulastträger der B 481 ist innerorts wie außerorts der Bund.



21. Hochwert: 5.792.926 (ETRS89 / UTM zone 32N)

L 593 zwischen Friedrich-Ebert-Ring und A 30



In diesem Abschnitt werden keine Überschreitungen des aktuellen Auslösewertes von 60 dB(A) in der Nacht festgestellt. Mehr als 55 dB(A) in der Nacht werden nur an einzelnen Gebäuden und dort nur an den der Straße zugewandten Gebäudeseiten festgestellt.

Aktueller Handlungsbedarf besteht nicht.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden, die eine gegenüber dem Splittmastixasphalt noch weitergehende Lärminderung bewirken können (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“ mit Pegelminderungen von 2 bis über 4 dB, siehe Kapitel 10.1).

Straßenbaulastträger der L 593 ist außerorts (jenseits der OD-Grenze) das Land NRW; innerorts die Stadt Rheine.

10.1.6 A 30

Im Zuge der A 30 liegen nur geringe Betroffenheiten vor. Dabei sind überwiegend nur die der A 30 zugewandten Gebäudeseiten von Belastungen oberhalb 60 dB(A) in der Nacht betroffen.

Handlungsbedarf besteht nicht.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden.

Die Anlieger haben als ersten Schritt im Zuge einer Lärmsanierung die Möglichkeit, einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation an den zuständigen Straßenbaulastträger zu stellen. Lärmsanierungen werden auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel durchgeführt. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung besteht nicht.

10.1.7 B 70

Im Zuge der B 70 liegen nur geringe Betroffenheiten vor. In diesem Abschnitt werden keine Überschreitungen des aktuellen Auslösewertes von 60 dB(A) in der Nacht festgestellt. Mehr als 55 dB(A) in der Nacht werden nur an vereinzelten Gebäuden und dort nur an den der Straße zugewandten Gebäudeseiten festgestellt.

Grund dafür sind die aktiven Lärmschutzeinrichtungen an der B 70, die im Zusammenhang mit dem Neubau der Straße im Rahmen der Lärmvorsorge realisiert wurden.

Handlungsbedarf besteht nicht.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden.

10.1.8 L 501 – Osnabrücker Straße

Die L 501 ist – wie oben ausgeführt – vom LANUV nicht berechnet worden. Aussagen über die Betroffenheiten und damit die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen liegen daher nicht vor.

Da im Zuge der Osnabrücker Straße jedoch in der Vergangenheit abschnittsweise eine Umgestaltung des Querschnitts (Reduzierung der Fahrbahnbreite, Anlage von Parkstreifen und Radwegen) mit Abrückung des Verkehrs von der Bebauung stattgefunden hat, ist hier kein weiteres Minderungspotential gegeben.

Ferner wurde im Rahmen einer geförderten Lärmsanierung passiver Lärmschutz an einer Vielzahl von Gebäuden realisiert.

Langfristig sollte bei einer Sanierung / Erneuerung der Deckschicht der **Einsatz lärmoptimierter Beläge** geprüft werden.

Zusammenfassung der Lärminderungsmaßnahmen

Die vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen erfordern zunächst eine Prüfung der Möglichkeiten und Umsetzbarkeit. Dazu sind der Verwaltung **Prüfaufträge** zu erteilen.

- Einsatz lärmoptimierter Beläge im Zuge aller Straßen mit Lärmbetroffenheiten.

- Die Prüfung erfolgt durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.
- Die Stadt Rheine hat entsprechende Anträge an die zuständigen Straßenbaulastträger zu richten.
- Folgekosten für die Stadt Rheine:

Bei Bundesstraßen entstehen keine Folgekosten.

Bei Landesstraßen (innerorts) ist die Stadt Rheine Baulastträger. Die Mehrkosten für ‚LOA D 5‘ (Lärmoptimierter Asphalt Düsseldorf) im Vergleich zu einem z. B. Splittmastixasphalt oder Asphaltbeton liegen nach derzeitigen Erkenntnissen bei ca. 1,00 EUR/m². Konkrete Mehrkosten können allerdings erst nach entsprechender Prüfung der bautechnischen Randbedingungen angegeben werden, da die derzeitigen lärmoptimierten Asphalte im Allgemeinen eine Binderschicht benötigen.

- Durchführung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.

Straßenbaulastträger: Stadt Rheine

1. L 593 von Salzbergener Straße bis Friedrich-Ebert-Ring - passiver Lärmschutz

Straßenbaulastträger: Bund

2. B 475 von Kardinal-Galen-Ring bis Surenburgstraße – passiver Lärmschutz

3. B 65 vom Kreisverkehr B 70 bis Randelbachweg – aktiver Lärmschutz

4. B 65 von Randelbachweg bis Hemelter Straße – passiver Lärmschutz

- Die Prüfung hat durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger zu erfolgen.

- Die Stadt Rheine hat entsprechende Anträge an die zuständigen Straßenbaulastträger zu richten.

- Folgekosten für die Stadt Rheine:

Hier sind zunächst die grundsätzlichen Fördermöglichkeiten zu prüfen/klären. Bei Bundesstraßen entstehen keine Folgekosten. Sofern Fördermöglichkeiten bestehen, können die Folgekosten für die Stadt erst nach Durchführung einer Vorabprüfung benannt werden, mit der die Anzahl der anspruchsberechtigten Objekte/Fassaden abgeschätzt werden kann

Kosten für Vorabprüfung: ~ 5.000 EUR

- Geschwindigkeitsbegrenzung L 593 zwischen Ludgeristraße und Friedrich-Ebert-Ring auf 30 km/h in der Nacht

- Die Prüfung hat durch die Verkehrsbehörde der Stadt Rheine im Einvernehmen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zu erfolgen.

- Folgekosten für die Stadt Rheine: 1.000 €

Identifizierung ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Bislang gibt es allerdings keine verbindlichen Kriterien, d. h. Ziel- bzw. Schwellenwerte für ruhige Gebiete sind bisher noch nicht national geregelt oder vorgegeben worden.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Stadt Rheine bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungssuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- innerstädtische Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie
- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Die Stadt Rheine sieht - mit zwei Ausnahmen - keine Notwendigkeit, über die im Bau-recht ohnehin geschützten Bereiche hinaus, weitere Gebiete als „ruhige Gebiete“ zu benennen.

- **Naturschutzgebiet Waldhügel**
- **Elter Dünen**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
 Marie-Curie-Str.4a • 49134 Wallenhorst
 Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88

Dipl.-Ing. Manfred Ramm